

Cycl'O Nord
Saint-Jérôme

Rouler en Peloton
ou
Sillonnage cycloportif

**Guide pour apprendre à rouler
en peloton en toute sécurité**

ou

Sillonnage cycloportif

Robert Leclerc

ÉTHIQUE ET SÉCURITÉ

Afin d'avoir du plaisir à rouler en groupe et de façon sécuritaire, il importe de définir les responsabilités de chacun selon la position occupée dans le peloton. Les énoncés suivants définissent en quelque sorte ces responsabilités et constituent notre code d'éthique et nos règles de sécurité lorsque nous roulons en groupe. L'éthique dans le sport est considérée comme un élément essentiel en ce sens qu'elle est indissociablement liée à la nature même de l'activité sportive. Elle signifie bien plus que le simple respect des règles; elle englobe les notions d'amitié, de respect de l'autre et d'esprit sportif. C'est un mode de pensée, pas simplement un comportement.

Responsable du peloton

- S'assure que le nombre de cyclistes par peloton ne dépasse pas 10.
- S'assure d'une période de réchauffement (10-15 minutes) au début de la randonnée (partir plus lentement et augmenter à la vitesse prévue pour le groupe).
- Fait respecter la vitesse moyenne du groupe. (**très important**)
- Arrête le peloton au besoin pour rappeler les consignes.
- S'assure de faire effectuer les relais à une fréquence appropriée (soit à chaque km ou moins si vent de face).
- S'assure qu'aucun cycliste n'est largué par le groupe.
- Désigne un accompagnateur dans le cas où un cycliste fatigué aurait besoin d'être accompagné pour le retour (personne volontaire ou tirage au sort si nécessaire).
- Regroupe les cyclistes après la pause.

Chef de file (le premier du peloton)

- Doit regarder la route loin devant pour choisir le meilleur trajet à suivre. (il doit indiquer avec les signaux visuels convenus, les trous, les obstacles et les freinages à ceux qui le suivent, et cela, dès qu'il les aperçoit afin de donner aux autres le temps de réagir.)
- Conserve la vitesse du cycliste de tête qui le précédait.
- Garde la vitesse ou l'effort constant et mouline continuellement. Il s'abstient de boire ou de manger.
- Signale les hasards de la route (pointe avec l'index les trous, les obstacles et autres hasards de la route; au besoin il signale avec la main si le groupe doit se tasser pour éviter un obstacle).
- Évite de passer très près d'un obstacle.
- Indique à l'avance les feux de signalisation, les arrêts obligatoires, les ralentissements ou les changements de route.
- Ralentit avant de traverser un pont avec un tablier de bois. Les cyclistes traversent le pont en diagonale pour éviter que leurs roues n'entrent inopinément dans une fente entre deux madriers. Parfois, il peut être nécessaire de traverser le pont à pied, vélo à nos côtés.

- Ralentit avant de traverser une voie ferrée. Les cyclistes traversent les rails perpendiculairement à ceux-ci et le peloton se regroupe avant de reprendre sa vitesse de croisière.
- S'assure de ralentir au haut d'une côte, après un arrêt, un virage ou le passage d'une voie ferrée afin de regrouper le peloton.
- Donne son relais avant épuisement et ce, dans un endroit sécuritaire.
- Indique par un signal verbal ou de la main, qu'il va donner le relais.
- Accélère légèrement pour se dégager vers l'avant, se tasse à gauche, arrête de pédaler, se laisse glisser rapidement vers la fin du peloton.

Le cycliste

- Respecte le code de la route.
- S'assure que son vélo est en ordre.
- Évite le freinage inutile.
- Maintient la cadence (ne pas arrêter de pédaler) et conserve la vitesse.
- Ne roule pas trop large.
- Se déplace en ligne droite (évite les changements brusques de direction)
- Dans les descentes, le cycliste de tête continue à pédaler tant qu'il le peut afin de lutter contre la résistance de l'air; les autres cyclistes gardent leur position, en distançant le cycliste précédent d'autant plus que la vitesse est grande.
- Dans les montées courtes, les cyclistes gardent leur position. Dans les longues montées, chaque cycliste grimpe à son rythme, en prenant soin de doubler prudemment par la gauche un cycliste plus lent. Le peloton se regroupe au sommet.
Regarde le cycliste devant lui tout en gardant un œil sur la route (ne pas fixer la roue du cycliste qui précède).
- Signale et indique les hasards de la route.
- Demeure derrière le cycliste qui précède à une distance d'une demi-roue.
- Ne croise pas sa roue avec la roue arrière du cycliste qui le précède.
- Attend d'être en queue de peloton pour boire ou manger. Si cela est impossible, s'assurer que le cycliste qui précède ne le fait pas.
- Le dernier cycliste avertit le groupe de la présence d'un véhicule qui suit.
- Fait suivre vers l'avant les informations reçues de l'arrière.
- S'assure que le cycliste qui le suit est toujours là
- Roule dans un groupe adapté à sa capacité.
- Si le cycliste débarque accidentellement de la chaussée, il roule un peu pour laisser passer le peloton et reprendre son équilibre, puis il remonte sur la chaussée.
- Si vous décidez de quitter le groupe, avisez le responsable pour que le peloton puisse continuer en toute tranquillité d'esprit.
- Ne dépasse jamais par la droite, toujours par la gauche et en le signalant.

LE SILLONNAGE CYCLOSPORTIF

N.B. Le sillonnage cycloportif a été rédigé par M. Jacques Martel et revue par M. Robert Leclerc et les figures sont de M. Pierre Lesage (Club Vélomanes de Sainte-Julie) et à été autorisé par M. Claude Gagnon du Club Les Cyclophiles de Drummondville.

La majorité du contenu a été tirée de documents disponibles sur les sites Web de clubs de vélo du Québec

Introduction

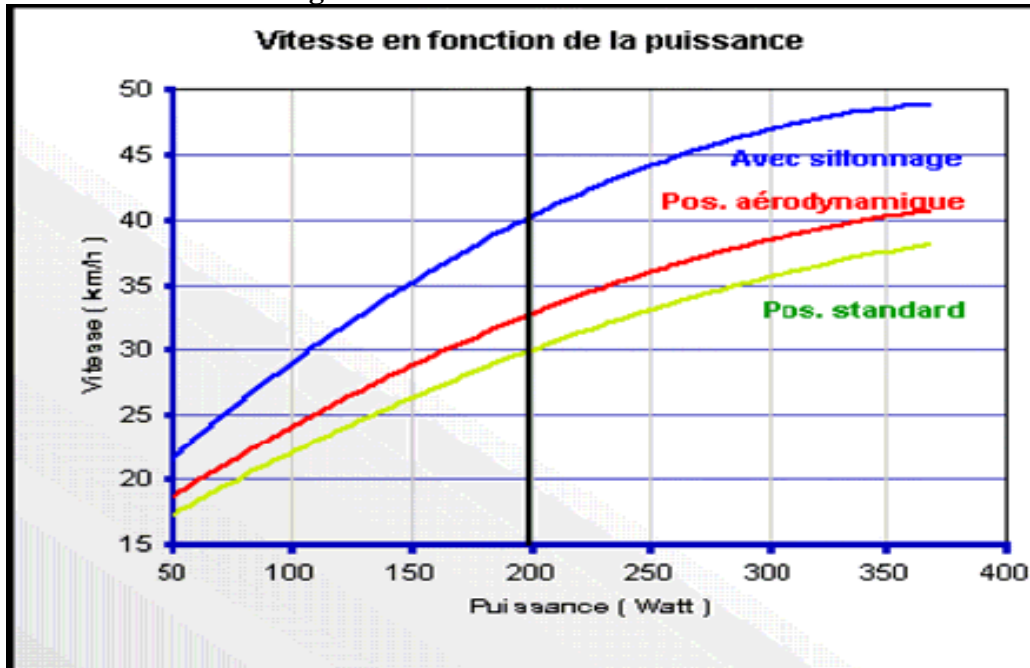
Entre 25 et 30 km/h, 80 % de l'énergie que vous dépensez, sert à combattre la force de frottement de l'air. Pour améliorer votre rendement, il vous faut donc réduire cette force de frottement.

Vous pouvez, pour ce faire, réduire votre coefficient de frottement (être plus dynamique) en diminuant l'emprise du vent (pneus étroits, pas de garde-boue, pas de vêtements qui battent au vent etc.) et en prenant une position aérodynamique (mains en bas du guidon et coudes légèrement repliés). On peut aussi réduire le frottement de l'air en roulant dans le sillon d'un autre cycliste ou mieux, dans le sillon produit par plusieurs cyclistes (un peloton). C'est ce qu'on appelle faire du sillonnage.

Le présent article fait l'étude des règles que nous devrions normalement respecter lorsqu'on pratique cette technique de sillonnage. Plusieurs livres ou revues traitent ce sujet, mais ces articles s'adressent presque toujours à des cyclistes qui font ou qui ont l'intention de faire de la compétition. Le contexte ici est très différent ; des cyclistes qui roulent en groupe et qui s'entraident en utilisant entre autres cette technique de sillonnage.

On parle alors de "sillonnage cycloportif"

L'efficacité du sillonnage



Le graphique de la figure ci-haut donne la vitesse d'un cycliste en fonction de la puissance qu'il fournit. Chacune des trois courbes correspond à une situation particulière.

Puissance fournie par un cycliste en fonction de la vitesse

Courbe A (position standard) : Valable pour un cycliste qui roule seul en position standard, c'est-à-dire avec les mains sur le haut du guidon et avec les bras tendus.

Courbe B (position aérodynamique) : Le cycliste roule seul, en position aérodynamique optimale. Les mains en bas du guidon et les coudes légèrement repliés.

Courbe C (avec sillonnage) : Le cycliste est en position aérodynamique et roule dans le sillon d'un autre cycliste.

Un cycliste en bonne forme physique peut maintenir une puissance d'environ 150 W pendant 2 à 3 heures. En position standard, sa vitesse moyenne serait de 26 km/h et en position aérodynamique (durant tout le trajet) sa moyenne serait de 28 km/h. Le même cycliste avec le même effort aurait une vitesse moyenne de 35 km/h s'il faisait tout le parcours protégé derrière un autre (sans prendre de relais !) Un gain de 9 km/h soit 34% plus rapide en sillonnage qu'en position standard. Cet écart est d'autant plus grand que la puissance fournie est grande. À 250 W, le gain serait de 11 km/h (42%).

Le sillonnage cyclosporatif versus le sillonnage compétitif

Plusieurs cyclistes font l'erreur de penser que le sillonnage est une activité réservée au monde de la compétition. D'autres ne font aucune différence entre le sillonnage de compétition et le sillonnage utilisé durant une sortie cyclosporatif. En réalité, les compétiteurs et les cyclosporatifs utilisent des techniques semblables de sillonnage, mais leur comportement peut être différent dans plusieurs situations particulières. Ces différences sont dues aux buts visés par le sillonnage.

En compétition, le sillonnage est utilisé afin de réduire l'effort. On veut garder ses forces pour "clencher" l'autre au bon moment. Le cycliste arrière est "profiteur" et celui en avant fait profiter de lui. L'entraide est involontaire.

Le contexte d'une sortie cyclosporatif est très différent. L'ensemble des cyclistes forme une équipe sportive qui s'entraide le mieux possible afin de combattre un ennemi commun qu'est le frottement de l'air. Les cyclosporatifs font un travail d'équipe tandis que les compétiteurs sont individualistes. De plus, le cyclosporatif ne recherche pas une bonne vitesse pour gagner, mais pour le plaisir de "vivre" cette vitesse, c'est-à-dire pour le plaisir purement sportif de rouler plus vite tout en ménageant nos forces.

Le sillonnage est une activité qui comporte des risques

Mouvement et risque sont des notions indissociables. Le risque "zéro" n'est possible qu'assis dans son salon avec casque et "jack-strap" et entouré de tous les types de détecteurs possibles. Pour faire une activité, il faut accepter les risques qui lui sont associés. Oui, le sillonnage est une activité qui comporte des risques, mais moins que de rouler en auto sur le Métropolitain durant les heures de pointe ou de fumer un paquet de cigarettes par jour ou de faire de la descente en ski alpin etc. L'important n'est pas de faire que des activités à risque "zéro", mais de limiter au maximum les risques inhérents à une activité qu'on aime faire. Le sillonnage bien fait est peut être dix fois moins dangereux que du sillonnage mal fait. Les sillonneurs expérimentés et prudents savent ce qu'il faut faire pour réduire les risques. Bien sûr, le danger de chute n'est pas pour autant complètement éliminé, mais la probabilité qu'elle se produise peut être ramenée à un niveau très acceptable. La section qui suit vous explique les comportements à avoir pour réduire le plus possible les risques d'accidents en sillonnage. Lisez-les attentivement et discutez-en au besoin avec d'autres cyclistes. Évidemment, la théorie ne remplacera jamais la pratique car l'expérience ne s'acquiert qu'en expérimentant.

La technique du sillonnage

Il n'est pas toujours nécessaire, lorsqu'on roule en groupe, d'appliquer toutes les règles décrites ci-dessous. Durant la période de réchauffement ou à un moment où le groupe ralentit pour reprendre son souffle, chaque cycliste a le réflexe de se donner une distance de manœuvre suffisante autour de lui afin de pouvoir rouler plus décontracté. Au fur et à mesure que la vitesse augmente, le peloton se ressert. Plus la vitesse est grande, plus les cyclistes se rapprochent les uns des autres, plus il faut être vigilant et respectueux des règles de base du sillonnage. On retrouve dans les sections suivantes une description concise des règles.

La régularité : règle maîtresse du sillonnage

Maintenez une distance constante entre vous et le cycliste qui vous précède.

Si vous laissez celui qui vous précède prendre de l'avance, il vous faudra ensuite accélérer pour le rejoindre. Ceux qui sont derrière vous devront aussi accélérer pour réussir à vous suivre. Évitez le plus possible d'utiliser les freins. En cas d'urgence, il est préférable de briser la file et de se placer à côté de la personne qui nous précède.

Ayez un coup de pédale régulier. N'arrêtez pas inutilement de pédaler.

Cesser de pédaler est pour celui qui vous suit le premier signe d'un éventuel ralentissement. Vous lui imposez ainsi un "garde à vous" inutile qui peut même devenir stressant à haute vitesse. Si vous vous arrêtez souvent de pédaler vous lui enlevez alors un indicateur important.

Maintenez votre vélo sur une ligne droite, la plus régulière possible. Un bon rouleur se reconnaît à la régularité de sa ligne de roulement. Il est beaucoup plus agréable de suivre un cycliste qui respecte cette règle. Elle n'est évidemment pas facile à respecter avec le nombre astronomique de trous que l'on retrouve sur nos chaussées québécoises.

Attention toutefois, sachez qu'il est plus sécuritaire, lorsqu'on roule en peloton, de passer dans les petits trous que de systématiquement essayer de les éviter. Autrement dit, en peloton, il faut être moins tatillon sur les trous que lorsqu'on roule seul. Par vent de travers avec bourrasques, il est pratiquement impossible de maintenir une ligne droite. Essayez tout de même de faire de votre mieux.

Restez sur la ligne de roulement du cycliste qui vous précède. Le cycliste qui vous précède vous cache une partie de la chaussée. Vous aurez peut-être le réflexe de zigzaguer de part et d'autre afin de continuellement vérifier l'état de la chaussée qui se présente à vous. Cette façon de faire est épuisante pour vous et stressante pour celui qui vous suit. Vous risquez, en plus, d'avoir une très mauvaise surprise en passant dans un trou qui a été frôlé par celui qui vous précède. Dites-vous que si celui qui vous précède passe, il n'y a pas de raison pour que vous ne passiez pas vous aussi.

La conduite du vélo

Ne regardez pas directement la roue du cycliste qui vous précède.

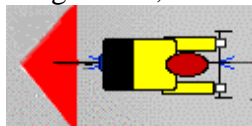
Un joueur de hockey ne doit pas regarder la rondelle directement et lorsqu'on dactylographie un texte on ne doit pas regarder le clavier. De la même façon, en vélo, on n'a pas à regarder directement la roue du cycliste qui nous précède. On sait à quelle distance on est de sa roue, mais c'est notre vision périphérique qui nous transmet cette information.

La distance entre votre roue et celle du cycliste qui vous précède doit être d'au moins 10 à 15 centimètres et d'au plus une longueur et demie de roue (± 1 m).

Les deux ou trois centimètres vous donnent tout juste le temps de réagir si une variation de vitesse survient. Se maintenir aussi près de l'autre demande beaucoup de concentration et ne peut-être pratiqué que par ceux qui ont de bons réflexes et plusieurs kilomètres d'expérience en sillonnage. À plus d'un mètre et quart de distance, l'effet de sillonnage est diminué de beaucoup et à une longueur de vélo, il n'y a pratiquement plus de sillon.

Ne roulez jamais dans la zone critique du cycliste qui vous précède.

Nous avons parfois le réflexe, surtout sur les chaussées très accidentées, de rouler légèrement à côté de la ligne de roulement du cycliste qui nous précède de façon à voir les trous et crevasses qu'il y a dans l'asphalte. Cette façon de faire n'est pas mauvaise en soit, sauf qu'elle peut nous amener à rouler avec notre roue avant juste à côté de la roue arrière de celui qui nous précède. Nous sommes alors dans la zone de roulement la plus dangereuse ; c'est ce qu'on appelle la zone critique.



Cette zone critique est représentée en rouge sur la figure ci-haut. On voit sur cette figure, qu'elle est deux fois plus large que longue. Il faut en effet comprendre que le cycliste qui nous précède peut beaucoup plus facilement faire un déplacement brusque latéral que longitudinal. Si vous vous donnez un minimum de 10 cm de jeu derrière la roue d'un cycliste, il faut vous accorder au moins 20 cm de côté lorsque votre roue chevauche la sienne.

Tous les cyclistes d'un groupe doivent indiquer de la main toutes les manœuvres de virage ou d'arrêt.

Habituellement, c'est le cycliste en tête qui indique en premier un virage ou un arrêt. Pour éviter toute confusion, il est souhaitable que tous les cyclistes du groupe indiquent également de la main, la manœuvre à venir. Il est en effet rassurant de savoir que tous les cyclistes du groupe savent qu'il va falloir tourner ou s'arrêter.

Il est préférable de se tenir à environ 50 à 75 cm du bord de la route.

Si vous roulez trop près de la bordure de la route, vous vous enlevez une marge de manœuvre transversale qui peut, devant un imprévu quelconque, être essentielle. De plus, si vous ne prenez pas assez de place sur la chaussée, les automobilistes auront le réflexe (surtout durant la rencontre de deux autos), de vous pousser sur la bordure. Finalement, avec ce jeu du côté droit de la file, vous pourrez, surtout s'il y a du trafic, faire vos relais à droite.

Ne dépassez pas vos limites.

Le peloton roule de plus en plus vite. Au début, cette augmentation graduelle de la vitesse est stimulante. On pousse un peu plus fort sur les pédales. On tient bien la roue de celui qui nous précède. La concentration est maximale. Le cœur bat de plus en plus vite. On sent qu'on pousse ses propres limites. On retire un plaisir qui ne peut pas se décrire facilement (certains prétendent que c'est chimique). Le groupe insiste. Les plus forts vont peut-être même lancer un sprint. Le cœur bat vite, trop vite. Il faut coller au maximum la roue de celui qui nous précède si on veut suivre... **Stop.** Il y a une limite qu'il ne faut pas dépasser, une limite au-delà de laquelle vous roulez à tombeau ouvert. Sachez reconnaître ce point critique et si vous l'atteignez, n'hésitez pas à décrocher. Votre potentiel de risque est peut-être plus élevé durant ces quelques minutes que durant tout le reste de l'été. Le sillonnage demande une grande concentration et il est difficile, voire impossible, de la maintenir lorsqu'on a dépassé ses limites. Attention, cette règle ne s'adresse pas qu'à la classe "A". Tout le monde a des limites, c'est juste qu'elles ne sont pas à la même vitesse pour tout le monde.

En effort, ne vous laissez pas distraire et ne distrayez pas les autres cyclistes.

Pour maintenir votre vitesse de pointe lorsque vous roulez seul, vous devez déployer tout ce que vous avez comme force musculaire. En peloton, vous devrez en plus utiliser toute votre concentration. Plus vous roulez vite plus le sillonnage est important et plus vous devrez vous concentrer sur votre sillonnage. Évitez alors tout ce qui peut vous distraire : "pitonner" sur son cyclomètre, vérifier la position de la chaîne sur les pignons, discuter avec un autre, chercher de la main sa bouteille d'eau, fouiller dans sa poche pour trouver une barre tendre, observer la beauté d'un corps de l'autre sexe (ou du sien), etc.

Les relais

Lorsque vous prenez le relais, ce n'est pas à vous d'accélérer, mais c'est à celui qui vous précédait et qui vous transmet le relais de ralentir.

Lorsque vous prenez le relais, c'est-à-dire lorsque celui qui est devant vous se tasse pour vous laisser prendre la tête du peloton, il y a de grosses chances, surtout si vous n'avez pas beaucoup d'expérience, que vous soyez porté à accélérer de quelques km/h. Une file de cyclistes se comportant comme un ressort ou un accordéon, le dernier à la queue aura à produire une accélération plusieurs fois plus grande que la vôtre. Vous risquez alors de produire un largage involontaire.

Pour éviter d'avoir ce comportement vous pouvez, lorsque vous êtes en deuxième place dans la file, vérifier sur votre cyclomètre la vitesse à laquelle vous roulez.

Pour passer le relais

Lorsque vous passez le relais :

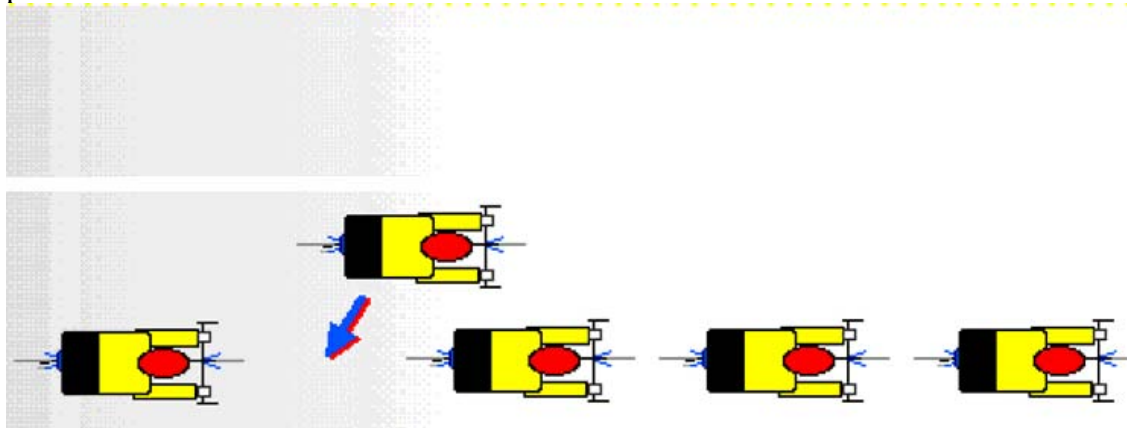
- Jetez d'abord un coup d'œil en arrière.
- Indiquez clairement votre intention de passer le relais à celui qui vous suit.
- Écartez-vous très doucement de votre ligne de roulement.
- Déplacez-vous de votre ligne, que d'environ un guidon et demi.
- Rétrogradez le peloton en frôlant les équipiers.

En résumé, avant de faire un relais, il est prudent de jeter un coup d'œil en arrière du côté où vous avez l'intention de vous déplacer. Vous pouvez ensuite dire "relais" à celui qui vous suit (ou l'annoncer d'un geste clair de la main) et finalement ralentir légèrement tout tout en vous tassant sur le côté

Il ne faut pas quitter brusquement sa ligne de roulement. Certains utilisent cette façon de faire afin d'indiquer clairement qu'ils laissent la tête du peloton. Vous risquez de surprendre les troisièmes et quatrièmes cyclistes de la file qui ne vous avaient pas initialement dans leur champ de vision. En vous voyant vous déplacer de façon brusque, ces cyclistes peuvent avoir l'impression qu'un obstacle majeur se trouve devant eux, ce qui peut provoquer un ralentissement soudain de tout le peloton. Pendant que vous descendez vers l'arrière du peloton, vous devez rester relativement serré sur lui. Votre propre sillon sert alors à tour de rôle à tous les cyclistes du groupe et dès le début de la descente, vis-à-vis le 2^e ou 3^e cycliste, vous commencez vous aussi à utiliser la partie latérale de leur sillon.

Si vous ne voulez pas faire les relais

Si vous trouvez que le groupe roule trop vite pour vous, vous devez éviter de prendre les relais. Il est préférable de vous rendre à la tête de la file et de faire un relais très court de 20 à 30 sec. Évitez de vous rendre jusqu'en deuxième position de la file et de refuser de faire le relais en demandant à celui qui vous suit de le prendre à votre place. Cette façon de faire crée une confusion dans le groupe et brise inévitablement le rythme. Faites votre relais très court et restez ensuite à la fin de la file. Pour ne pas avoir à faire de relais, il ne faut pas que vous montiez vers l'avant de la ligne. Il vous faut donc rester derrière le groupe. Pour ce, lorsque celui qui vient de faire le relais descend le groupe, vous devez laisser devant vous, (voir figure ci-bas) un trou afin qu'il puisse s'insérer dans la ligne. Il est possible, s'il ne connaît pas vos intentions, que vous ayez besoin de lui dire de se placer devant vous.



La tête du peloton

Le rôle du cycliste en tête du peloton

En tête de peloton, vous devez :

- Maintenir une vitesse la plus régulière possible.
- Indiquer clairement les virages et les arrêts.
- Indiquer, en pointant du doigt, les trous et les crevasses dangereuses.
- Devant un obstacle (piéton, voiture stationnée,...) indiquer d'un mouvement de la main qu'il faut s'éloigner du bord de la route.
- Ne jamais vous écarter brusquement lorsqu'il y a un obstacle sur la route.
- Surveiller les chiens qui pourraient avoir la tentation de venir jouer aux quilles avec le peloton.

Rouler à la tête d'un peloton est malgré les apparences beaucoup plus exigeant que de rouler seul. Il faut être concentré, prévenant, le plus régulier et le plus stable possible.

Augmenter la vitesse du peloton

Pour augmenter la vitesse du peloton vous devez :

- Vous assurer que l'ensemble des cyclistes du peloton est capable d'absorber ce gain de vitesse.
- L'augmenter très graduellement, un km/h à la fois.
- Ne jamais le faire juste après avoir pris le relais.

Il faut savoir faire corps avec le reste du groupe. À quoi bon augmenter la vitesse et finalement se retrouver seul ou à deux trois en avant du peloton? Rappelez-vous qu'une sortie cyclosportive n'est pas une course. Si après avoir augmenté la vitesse durant votre relais, vous réalisez que le groupe revient à la vitesse qu'il avait avant, c'est probablement parce qu'il ne veut pas rouler plus vite.

Formation de deux lignes parallèles

Lorsque les conditions le permettent, il est préférable, pour un groupe de six cyclistes ou plus, de rouler en formation de deux lignes parallèles. Idéalement, sur une route secondaire peu achalandé, c'est l'endroit recommandé afin de pratiquer ce type de formation. Le texte qui suit, résume assez bien les différentes techniques utilisées et à l'aide des graphiques, les personnes intéressées peuvent se permettre de pratiquer les changements de relais. Une file de cyclistes trop longue produit beaucoup d'effet de ressort ou d'élastique ce qui peut, à la longue, devenir épuisant. Le roulement à deux lignes est alors plus confortable et l'effet de sillonnage est plus efficace.

Dans une formation à deux lignes, on peut faire les relais deux par deux ou par un roulement du groupe.

Relais deux par deux bilatéral

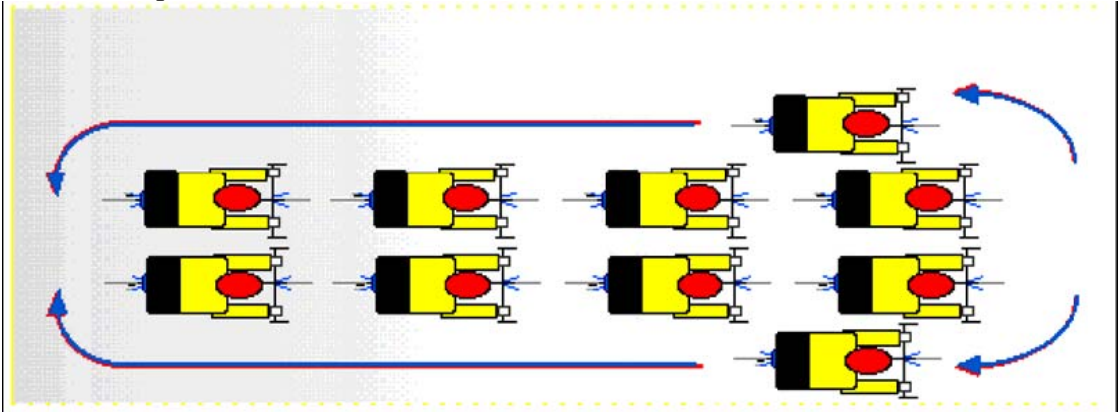
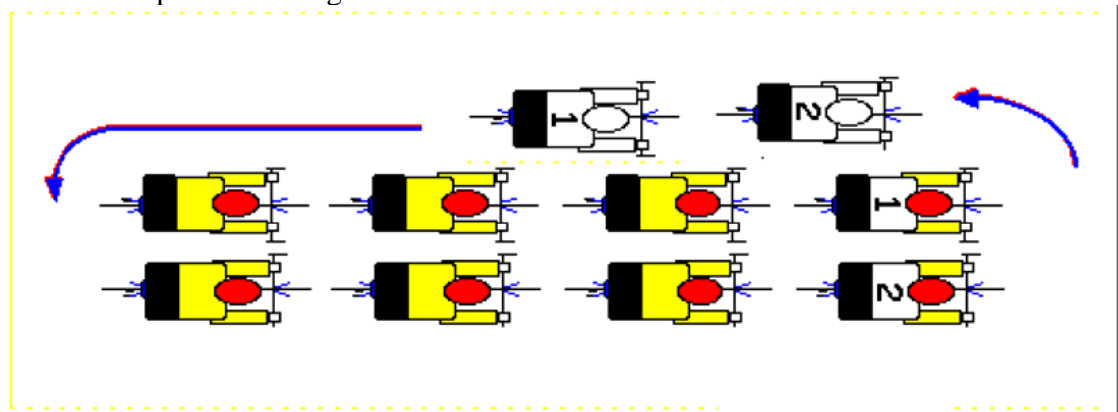


Figure ci-haut Relais deux par deux bilatéral

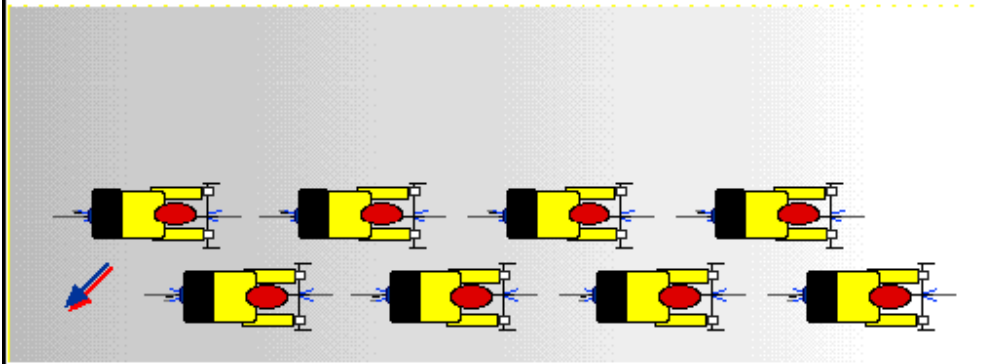
Le relais deux par deux en bilatéral a l'avantage de vous laisser côtoyer le même cycliste pendant une bonne partie du parcours. Il a l'inconvénient de prendre beaucoup de place sur la route puisqu'au moment du relais, il y a quatre cyclistes de large. C'est ce type de formation et de relais que le groupe utilise spontanément durant la période de réchauffement.

Relais deux par deux en ligne



Le relais deux par deux en ligne montré à la figure ci-haut permet également de vous laissez côtoyer le même cycliste. Il a l'avantage, par rapport au relais deux par deux bilatéral, de prendre moins de place sur la route puisqu'au moment du relais il y a trois cyclistes de large. Ce type de formation est plus difficile et demande des cyclistes un peu plus expérimentés.

Relais par roulement



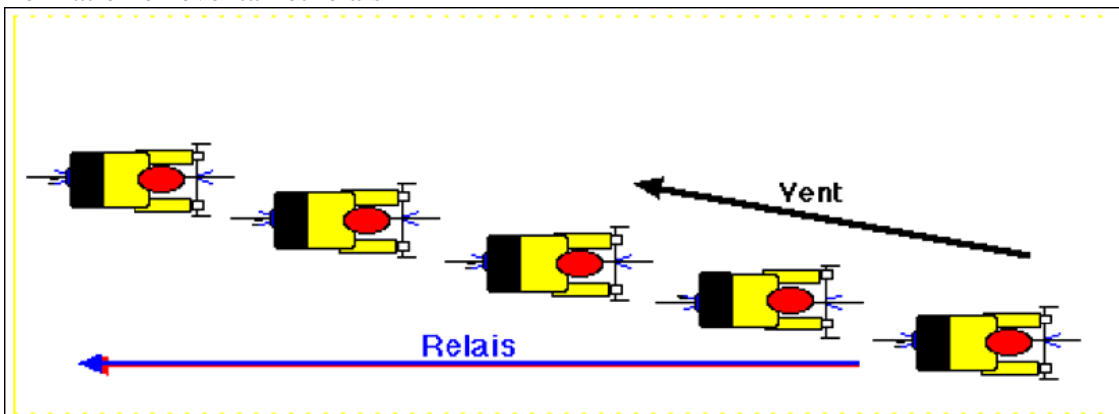
Pour effectuer un relais par roulement, il faut que la ligne de droite remonte lentement la ligne de gauche jusqu'à ce que le cycliste d'en avant puisse se ranger à gauche. Celui qui est en arrière à gauche se range alors dans la ligne de droite.

Cette technique peut évidemment se répéter indéfiniment. C'est ce qu'on appelle faire la roue. Le relais par roulement est plus difficile et demande des cyclistes un peu plus expérimentés. Il est important que tous les cyclistes du groupe soient conscients des manœuvres à exécuter. Faire la roue avec des relais très courts est la façon la plus rapide de rouler en groupe de cinq à dix cyclistes. Aussitôt qu'on a atteint la première place de la ligne montante, on se déplace dans la ligne descendante du groupe. De cette façon, chaque cycliste reste très peu de temps face au vent (10 à 20 secondes) ce qui permet à tout le groupe de rouler très rapidement. C'est la formation à utiliser, entre autres, lorsque vous êtes un petit groupe qui veut en rejoindre un autre.

Formation en éventail

Par vent de côté, il est préférable de former un éventail (voir figure ci-bas) plutôt que de rouler en file indienne.

Formation en éventail et relais

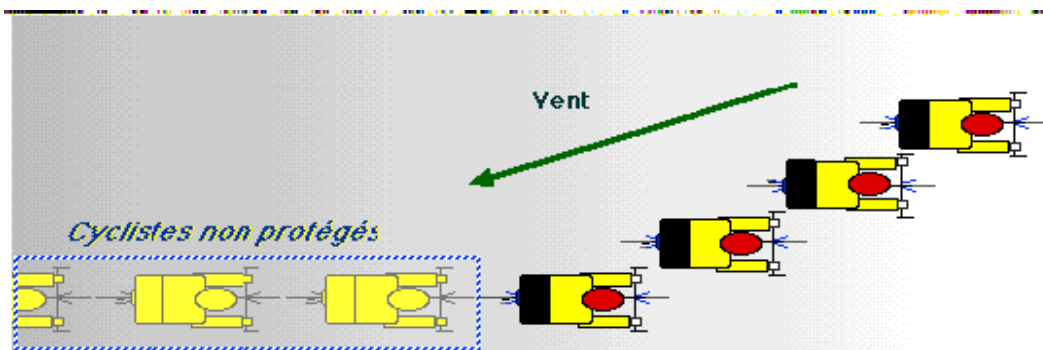


Si le vent vient de la droite, le cycliste de tête se place près de la bordure de la route. Si le vent vient de la gauche, le cycliste de tête se place près du centre de la route ; vous évitez de croiser votre roue avec celle du cycliste qui vous précède. Les cyclistes très expérimentés roulent assez près les uns des autres en plaçant leur roue avant à mi-chemin de la roue arrière de celui qui les précède.

En formation d'éventail, il est particulièrement important de garder une ligne de roulement la plus droite possible et d'éviter tous déplacements latéraux brusques. Si vous vous déplacez transversalement, le cycliste qui vous suit sera obligé de faire la même chose, mais avec possiblement un déplacement un peu plus prononcé que le vôtre. Cet effet d'amplification du déplacement peut donner des sueurs froides à ceux qui sont à la queue de l'éventail.

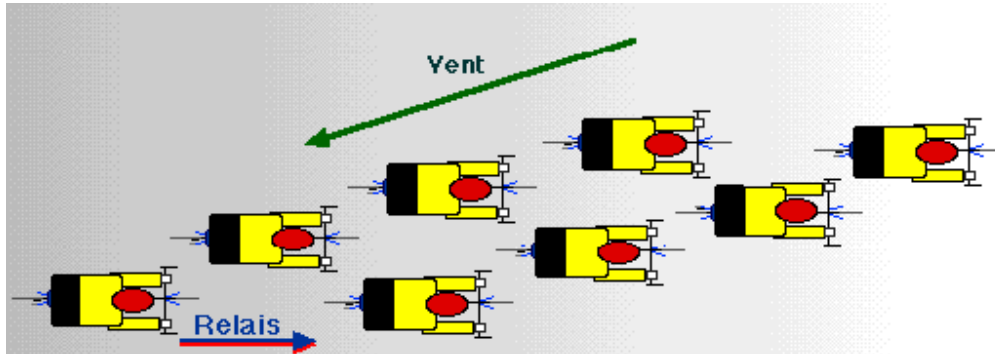
En formation d'éventail, il faut prendre les relais du côté d'où vient le vent. Sinon, vous seriez obligé d'accélérer avant de faire votre relais. (voir la figure ci-haut)

Si le groupe est trop gros (plus de 7 ou 8 cyclistes), il n'y a plus suffisamment d'espace pour adopter une formation en éventail simple. Tel que montré à la figure ci-bas, la formation en éventail ne fonctionne pas bien. Les derniers cyclistes à la queue de l'éventail sont alors en bordure de route et ne peuvent pas profiter du sillon de ceux qui les précèdent.



Formation en éventail simple à éviter pour de gros groupes. Les cyclistes derrières ne sont plus protégés.

Par vent de côté, si le groupe est trop gros pour un éventail simple, il faut se placer en formation d'éventail double (voir figure ci-bas) et faire des relais courts. On fait la roue en éventail.



Formation d'éventail double pour de gros groupes.

Pour la formation en éventail double, on se place pour faire deux éventails ; l'éventail sous le vent un peu en avant de l'éventail face au vent. On effectue les relais en changeant d'éventail. Comme pour la roue, il est nécessaire que tous les cyclistes du groupe soient conscients des manœuvres à exécuter.

Le sillonneur expérimenté

La lecture du présent texte n'a pas fait de vous un sillonneur expérimenté. L'apprentissage d'une de ces techniques ne se fait que sur plusieurs milliers de kilomètres de vélo en groupe. Le sillonnage est un sport pour les cyclistes comme le hockey est un sport pour ceux qui savent patiner. Vous pouvez être un très bon cycliste sans être un bon sillonneur. Vous pourrez, vous considérer comme un vrai bon cycliste lorsque vous aurez passé plusieurs heures à rouler en groupe et à découvrir toutes les facettes du sillonnage.

Sur ce, je vous souhaite d'avoir beaucoup de plaisir à pratiquer ces différentes techniques du sillonnage. Vous allez en trouver une qui vous conviendra mieux que les autres. Pratiquer là jusqu'à ce que vous vous sentiez à l'aise.

J'espère que les explications ont été assez claires et explicites.

N'hésitez pas à me faire part de vos commentaires qu'ils soient positifs ou négatifs car pour moi ils font aussi parties d'un apprentissage en ce sens, que sans "feedback", je ne peut améliorer mes textes.

Bonne randonnée et surtout, **prudence** sur les routes.